

17 VEICOLI FUORI USO



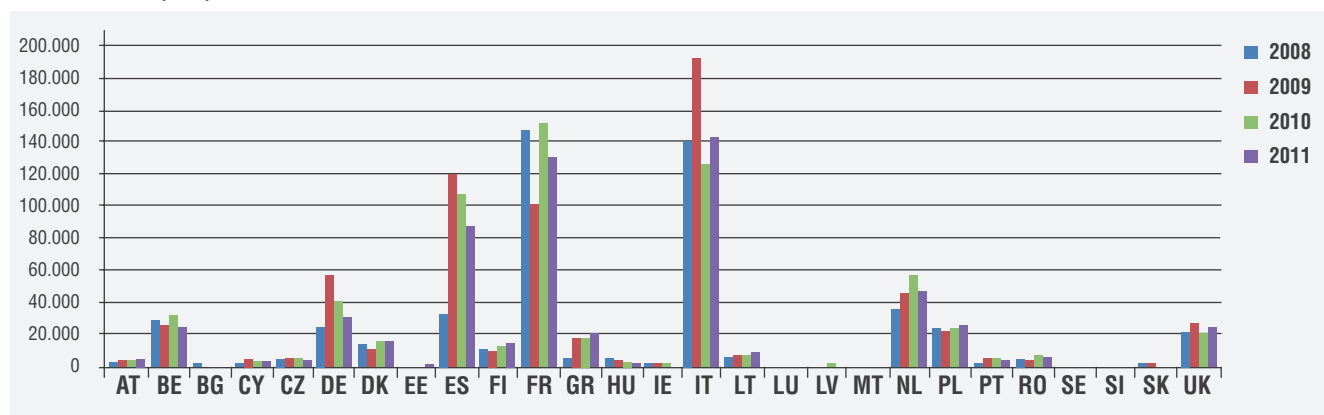
17.1 Valutazione del contesto di mercato internazionale

L'analisi delle quantità dei materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita (ton/anno) avviate a reimpiego, riciclo, recupero di energia e smaltimento nei diversi Stati europei, mettono in evidenza come l'Italia nel 2011 (ultimo anno disponibile per i dati EUROSTAT) risulta al primo posto per il reimpiego dei materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita, seguita dalla Francia.

Si pone invece al secondo posto relativamente al riciclo degli stessi materiali, dopo la Polonia. Per quanto riguarda il recupero energetico, i quantitativi più importanti sono raggiunti da Regno Unito, seguito da Francia e Repubblica Ceca (Figure 17.1, 17.2, 17.3).

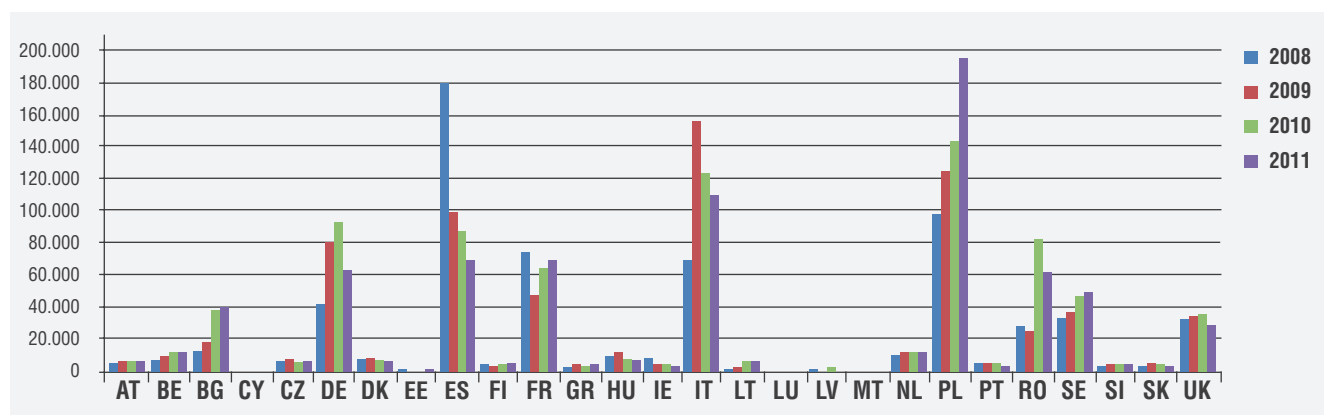
La Figura 17.4, evidenzia la diminuzione dei quantitativi inviati in discarica in Italia a partire dal 2009; risulta importante il ricorso a tale forma di smaltimento in Romania, seguita dalla Repubblica Ceca.

Figura 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: reimpiego nell'UE (ton) – 2008/2011



Fonte: EUROSTAT

Figura 17.2. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: riciclo nell'UE (ton) – 2008/2011

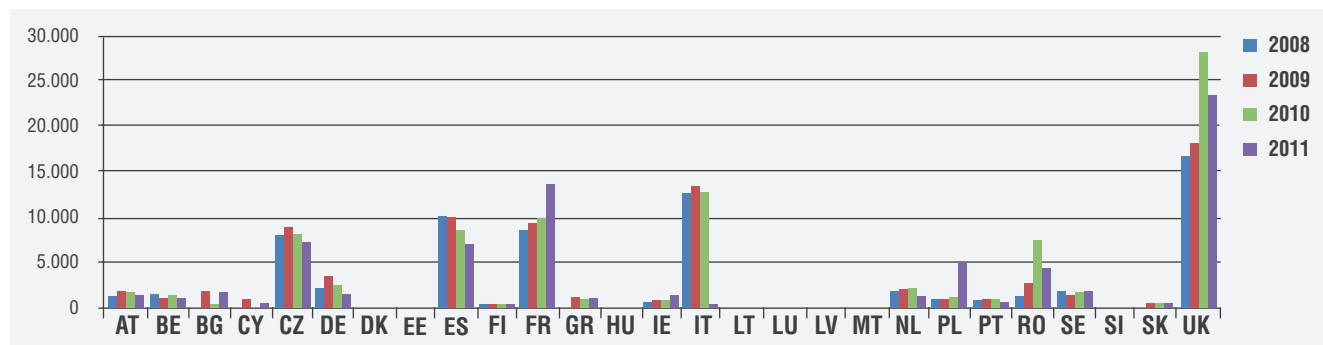


Fonte: EUROSTAT

17 VEICOLI FUORI USO

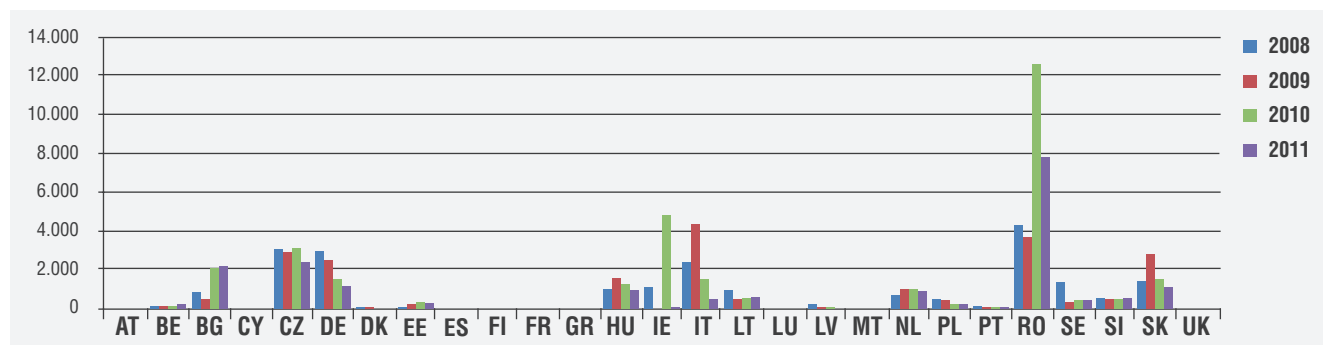


Figura 17.3. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: recupero di energia (ton) – 2008/2011



Fonte: EUROSTAT

Figura 17.4. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita: smaltimento in discarica nell'UE (ton) – 2008/2011



Fonte: EUROSTAT

17.2 Andamento del settore a livello nazionale

Il settore della demolizione dei veicoli è regolamentato a livello comunitario dalla Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 Settembre 2000. Tale direttiva stabilisce misure che hanno il duplice scopo di eliminare rifiuti provenienti da veicoli a motore e componenti di veicoli giunti al termine del ciclo di vita e promuovere il riuso, il riciclo e altre forme di recupero dei veicoli.

La normativa dettata dal legislatore europeo è stata recepita a livello nazionale con il D.Lgs. 24 Giugno 2003 n. 209 e s.m.i., recante "Attuazione della Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso".

Il sopra citato decreto prevede il raggiungimento dei seguenti obiettivi di reimpiego, recupero e riciclo, recepiti integralmente nella normativa nazionale:

- entro il 1° Gennaio 2006, per tutti i veicoli fuori uso, la percentuale di reimpiego e recupero deve raggiungere almeno l'85% del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data, la percentuale di reimpiego e riciclo deve essere almeno dell'80% del peso medio per veicolo per anno e quindi la percentuale di recupero energetico pari al 5%;
- per i veicoli prodotti anteriormente al 1° Gennaio 1980, gli Stati membri possono stabilire obiettivi inferiori, ma non al di sotto del 75% per il reimpiego e il recupero e non al di sotto del 70% per il reimpiego e il riciclo. Gli Stati membri che si avvalgono della presente disposizione ne comunicano le ragioni alla Commissione e agli altri Stati membri;
- entro il 1° Gennaio 2015, per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiego e recupero dovrà raggiungere almeno il 95% del peso medio per veicolo e per anno; entro la stessa data la percentuale di reimpiego e riciclo dovrà essere almeno dell'85% del peso medio per veicolo e per anno e quindi la percentuale di recupero energetico pari al 10%.

17 VEICOLI FUORI USO



Di seguito si evidenzia la situazione italiana relativamente al raggiungimento di questi due distinti obiettivi (reimpiego+riciclo e reimpiego+recupero totale) nel 2011, ultimo anno disponibile. Come si evince dalla Tabella 17.5, il tasso di reimpiego e riciclo per l'anno in questione ha raggiunto l'84,8%, prossimo all'obiettivo fissato per il 2015. Lontano ancora, il raggiungimento del *target* per il tasso di reimpiego e recupero, attestatosi all'85,3% a seguito della scarsa rilevanza dei quantitativi di ELV inviati a recupero energetico, tra l'altro in diminuzione dal 2009. Con questa tendenza, il raggiungimento dell'obiettivo di recupero energetico fissato per il 2015 pare, a oggi, di difficile realizzo.

Va evidenziato, infine, il calo subito dal numero dei veicoli trattati, che presenta una diminuzione notevole nel corso degli ultimi anni (nel 2009 le unità erano 1.610.137, mentre nel 2011 sono giunte a 952.461).

Tabella 17.1. Materiali ottenuti dalla bonifica e dalla demolizione dei veicoli giunti a fine vita (ton) - 2011

Reimpiego	Riciclo	Recupero di energia	Recupero totale	Smaltimento
(A)	(B1)	(C1)	(D1=B1+C1)	(E1)
142.015	108.802	351	109.153	503

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.2. Materiali ottenuti dalla frantumazione dei veicoli giunti a fine vita (ton) - 2011

Materiali di frantumazione	Riciclaggio (B2)	Recupero di energia (C2)	Recupero totale (D2=B2+C2)	Smaltimento (E2)
Detriti ferrosi (acciaio)	532.282	-	532.282	-
Metalli non ferrosi (alluminio, rame, zinco, piombo, etc.) 191002	5.630	-	5.630	-
Frazione leggera di frantumazione 191003+191004	17.154	4.793	21.947	141.786
Altro	-	-	-	-
Totale	555.066	4.793	559.859	141.786

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.3. Monitoraggio di (parti di) veicoli a fine vita esportati per essere sottoposti a trattamento ulteriore (ton) - 2011

Peso totale dei veicoli fuori uso esportati	Riciclo/reimpiego complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F1)	Recupero complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F2)	Smaltimento complessivo di (parti di) veicoli fuori uso esportati (F3)
33.072	30.427	30.427	2.645

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.4. Rimpiego, recupero e riciclo totali (ton) - 2011

Reimpiego	Riciclo	Recupero di energia	Recupero totale	Smaltimento
(A)	(B1+B2+F1)	(D1+D2+F2)	(X1=A+B1+B2+F1)	(X2=A+D1+D2+F2)
142.015	694.295	699.439	836.310	841.454

Fonte: EUROSTAT

Tabella 17.5. Tassi di reimpiego e riciclo e di reimpiego e recupero (ton e %) - 2011

Numero complessivo di veicoli fuori uso (W)	n.	952.461
Peso totale veicoli (W1)	Ton	986.391
Tasso di reimpiego e riciclo (X1/W1)	%	84,8
Tasso di reimpiego e recupero (X2/W1)	%	85,3

Fonte: EUROSTAT

17 VEICOLI FUORI USO



17.3 Problematiche e potenzialità di sviluppo del settore

17.3.1 La radiazione per esportazione

I veicoli radiati per demolizione nel 2012 rappresentano quasi il 56% delle radiazioni totali (per esportazione circa il 41% e per altre cause circa poco più del 2%). Le radiazioni per demolizione evidenziano un decremento di poco meno di 51.000 unità, pari a circa il -5%, passando da poco più di un 1 milione di veicoli radiati nel 2011 a circa 978.000 nel 2012, ma il confronto con il 2008 denota un decremento di 351.000 unità, pari al 27,5% dei veicoli demoliti.

Il totale dei veicoli radiati complessivamente è comunque in aumento; ciò è dovuto principalmente all'aumento dei veicoli radiati per esportazione, che nel 2012 ha registrato un aumento di oltre 108.000 unità rispetto ai valori del 2011.

Come si può evincere dai dati in Tabella 17.6, con la fine della campagna d'incentivi governativi alla rottamazione, che ha condotto obbligatoriamente i veicoli a essere demoliti in impianti autorizzati, si è assistito alla forte crescita del fenomeno dell'esportazione degli autoveicoli al fine dichiarato (ma non sempre effettivo) di essere reimmatricolati in Paesi dell'Est Europa o del Mediterraneo.

Tabella 17.6. Radiazioni dei veicoli secondo le principali cause (n.) - 2008/2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Demolizione	1.329.819	1.742.874	1.349.212	1.029.069	978.131
Esportazione	757.855	491.838	559.640	623.260	731.929
Altre cause/N.I.	13.208	19.918	35.504	42.449	41.943
Totale	2.100.882	2.726.907	1.944.356	1.694.778	1.752.003

Fonte: ACI

L'abuso di questa pratica, come di seguito descritto, causa forti distorsioni nel mercato della rottamazione degli autoveicoli.

Il veicolo è un bene mobile registrato e la responsabilità derivante dal possesso e dall'uso di un veicolo ricade sul soggetto intestatario dello stesso. In caso di contestazioni, affinché la responsabilità non venga più imputata all'intestatario, deve essere disponibile un atto che dia evidenza che la stessa sia decaduta, passando in capo a un altro soggetto. L'atto principale che attesta tale situazione è un contratto di compravendita, dove la proprietà del bene passa all'acquirente al momento del perfezionamento del contratto, che ne diventa responsabile.

Altro esempio è la cessione del bene a un centro di raccolta autorizzato, il quale rilascia il certificato di rottamazione ai sensi dell'art. 7, del D.Lgs. 209/03 e s.m.i., che libera il proprietario dalla responsabilità penale, civile e amministrativa connessa alla proprietà e alla corretta gestione del veicolo stesso. In tal caso il centro di raccolta diventa responsabile della procedura di demolizione. All'estremo, in caso di furto, la denuncia alla competente autorità di pubblica sicurezza declina la responsabilità del proprietario ed è valevole anche ai fini della pratica assicurativa e dell'interruzione del pagamento della tassa di possesso.

Nel caso di esportazione di un veicolo all'estero l'art. 103 del Nuovo Codice della Strada (NCdS) prevede che "la parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l'avente titolo deve comunicare al competente ufficio del Pubblico Registro Automobilistico (PRA) entro sessanta giorni la definitiva esportazione all'estero del veicolo stesso"; inoltre, viene sottolineato come la cancellazione dal registro avvenga dopo la definitiva esportazione del veicolo. Nella prassi, però, la radiazione viene presentata prima che il veicolo sia effettivamente trasferito e reimmatricolato all'estero.

In considerazione di ciò, l'Automobile Club Italia (ACI) ha messo a disposizione un modulo di dichiarazione sostitutiva di definitiva esportazione per privati o persone giuridiche, dove l'interessato dichiara di voler esportare il veicolo, indicando esclusivamente il Paese di destinazione e non il nuovo intestatario. Ciò porta alla situazione che la sola dichiarazione di voler esportare consente di radiare il veicolo dal PRA, indipendentemente dal fatto che ne venga accertata l'effettiva esportazione.

Il contrasto con i disposti normativi è palese in quanto il NCdS, al suddetto articolo 103, consente la radiazione per definitiva esportazione e non conseguentemente alla sola manifestazione della volontà di esportare. Il fatto che nella modulistica venga specificato che in caso di mancata esportazione per cause sopravvenute, la normativa vigente in materia di tutela ambientale non consente la conservazione dei veicoli fuori uso in aree pubbliche o private e prevede l'obbligo di smaltimento tramite un

17 VEICOLI FUORI USO



centro di raccolta autorizzato, formalizza l'ipotesi che la cessazione della circolazione al PRA per esportazione del veicolo non sia conseguente alla reale vendita del veicolo all'estero e non faccia pubblicità del nuovo intestatario. Evidenza di tale prassi è data dal fatto che, negli ultimi anni, sempre più frequenti sono state le radiazioni effettuate con causale relativa all'esportazione, in particolare da quando, con l'entrata in vigore del D.Lgs. 209/03, art. 15, comma 11-bis, è stata soppressa dal 2006 la possibilità di ricorrere alla formalità di "radiazione per circolazione su area privata", formalità che purtroppo già dal 1998 era diventata sempre più frequente fino a raggiungere un'incidenza rispetto al radiato per demolizione del 20%. Immediatamente a seguire, e ne danno evidenza anche i dati ACI, il fenomeno si è riversato sull'unica formalità alternativa alla radiazione per demolizione, ancora applicabile senza controlli e cioè la "radiazione per esportazione".

Va inoltre specificato che, dal momento in cui viene rilasciato il Certificato di avvenuta radiazione, si interrompe l'obbligo da parte dell'intestatario, che ha espresso la volontà di esportare, del pagamento della tassa di possesso (bollo auto) risultando quindi, a tutti gli effetti, non più in possesso del veicolo. Ciò determina la seguente situazione:

- › essendo stata formalizzata la radiazione per esportazione al PRA e il venir meno del possesso, la proprietà, e con essa la responsabilità, del veicolo è decaduta;
- › non essendo stato depositato al PRA nessun atto di compravendita, la proprietà, e con essa la responsabilità, del bene non è passata a nessun nuovo intestatario.

Viene perciò a mancare la caratteristica principale della pubblicità propria dei beni mobili registrati. Pertanto, al momento della radiazione per esportazione, di fatto si perde ogni traccia del veicolo. Da un lato infatti esso non fa più riferimento ad alcun intestatario e anche se effettivamente esportato, non sarà mai chiaro chi ne sarà il proprietario nel Paese di destino sul quale far vertere le responsabilità; spesso la prassi è di esportare il veicolo non per re-immatricolarlo ma per demolirlo e disporre quindi di parti di ricambio.

Questa pratica costituisce un'elusione della normativa sull'esportazione dei rifiuti, in quanto i veicoli fuori uso da avviare alla demolizione sono rifiuti e devono pertanto essere assoggettati a una normativa più restrittiva.

A ciò deve aggiungersi che l'esportazione illegale di veicoli, che in Italia avrebbero dovuto essere destinati alla demolizione, sottrae al nostro mercato interno grandi quantità di parti di ricambio, nonché di materiale destinato all'industria siderurgica. In seguito alle considerazioni di cui sopra e al fine di bloccare il fenomeno trattato si auspica che il Governo attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti adottino iniziative per porre fine alla pratica evidenziata, che si sostanzia in un possibile ampliamento di mercati illeciti, contrari a ogni tipo di tutela ambientale e di pubblica sicurezza, nonché alla sottrazione di parti di ricambio e materiali di recupero alla filiera nazionale della demolizione dei veicoli.

A tal fine sarebbe opportuno sviluppare le possibilità offerte dagli accordi europei al fine di consentire l'applicazione di quanto previsto dall'art. 103 del NCdS e quindi di impedire che la responsabilità del proprietario precedente, e i relativi oneri, cessino prima che il veicolo sia definitivamente conferito al nuovo proprietario nel Paese di destino.

17.3.2 Avvio del sistema di raccolta e gestione degli PFU derivanti da veicoli a fine vita

Il DM 82/2011 regola, in base al disposto dell'art. 228 del D.Lgs. 152/2006, la gestione degli pneumatici fuori uso che provengono dai veicoli a fine vita, con l'intento di ottimizzare il recupero dei PFU prevenendone l'abbandono e con il fine ultimo di tutela dell'ambiente. Allo scopo, è stato introdotto il versamento di uno specifico contributo, a cura dei rivenditori dei veicoli e da essi riscosso dall'intestatario al momento della vendita di nuovi veicoli, in un Fondo per la gestione dei PFU, costituito presso l'ACI.

Allo scopo di gestire tale Fondo, per liquidare i corrispettivi fatturati dagli operatori e per vigilare sulla correttezza, trasparenza ed economicità dell'intero sistema, è stato istituito un Comitato composto da:

- › un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia, con funzioni di Presidente del Comitato;
- › un rappresentante delle Associazioni dei produttori, importatori, e rivenditori di autoveicoli, motoveicoli e macchine movimento terra;
- › un rappresentante delle Associazioni dei demolitori di veicoli;
- › un rappresentante delle Associazioni dei produttori e importatori degli pneumatici;
- › un rappresentante dei Consumatori designato dal Consiglio Nazionale dei Consumatori e Utenti.

17 VEICOLI FUORI USO



Il sistema di ritiro e gestione degli pneumatici fuori uso è entrato a regime il 18 Febbraio 2013. I primi mesi di attività hanno prodotto risultati positivi grazie al notevole coinvolgimento e all'impegno di tutti i portatori di interesse e allo sviluppo di forti sinergie tra tutti i soggetti della filiera. Tendenzialmente la raccolta interessa circa 25.000 ton/anno.

17.3.3 SISTRI – Tracciabilità dei veicoli fuori uso

Il DM 17 Dicembre 2009 ha istituito il SISTRI, un sistema elettronico che consente di monitorare e acquisire, in tempo reale, i dati sulla movimentazione dei rifiuti speciali, nonché le informazioni sulla gestione dei rifiuti urbani.

Dopo numerose modifiche e sospensioni, il SISTRI è definitivamente entrato in funzione, anche per le imprese che operano nel comparto della gestione dei veicoli fuori uso, il 1° Ottobre 2013. Attualmente le aziende del settore si trovano a sperimentare l'effettivo ed esclusivo funzionamento del sistema, dopo un periodo di transizione nel quale il sistema è stato utilizzato in aggiunta alle normali registrazioni cartacee.

In proposito si evidenzia che le aziende si trovano spesso di fronte a malfunzionamenti nell'utilizzo dei dispositivi (USB e/o *Black box*) e/o difficoltà operative e gestionali connesse al problematico o mancato collegamento con SISTRI. In proposito, le Associazioni settoriali stanno operando al fine di monitorare le criticità di ogni natura e di segnalarle agli organi istituzionali competenti, anche tramite il Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione del SISTRI, costituito con DM 17 Settembre 2013, n. 254.